

FELJEGYZÉS

Helyszín:	Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ Budapest, II. kerület Lövház utca 39.
Időpont:	2011. május 10. 11,00
Részvevők:	Köller László (KKK), Paksi Szilvia (VÁTI Városépítési Kft.), Kliment Mihály (Viamed-2008 Kft.), Korodi Zsolt (Budaörs Város ÖK Polgármesteri Hivatal Főépítész Iroda), Kálnoki Kis Sándor (Kálnoki Műszaki és Gazdasági Tanácsadó Kft.)
Tárgy:	Budaörs Város településrendezési tervének felülvizsgálata – a vasúthálózati fejlesztések megbeszélése

Budaörs településrendezési tervét a VÁTI Városépítési Kft. készíti.

Budaörs közigazgatási területét számos távlatos közlekedéshálózati elem tervezése / fejlesztése érinti.

Jelen megbeszélésre az alábbi témakörök tisztázása miatt került sor:

- új vasúti megálló / vasútállomás kiépítésének lehetőségei,
- nagysebességű vasút fejlesztési elképzelései,
- elővárosi vasút fejlesztési elképzelései,
- metró kérdésköre.

A témakörökkel kapcsolatban a KKK részéről az alábbi észrevételek / információk hangzottak el.

A/ VASÚTHÁLÓZAT

A/1. TERVEZETT ÚJ VASÚTI MEGÁLLÓ

- > A Budapest – Tatabánya közötti vasúthálózat egy rendelkezési szakasznak tekintendő. E szakaszon belül forgalmi szempontból egyetlen új vasútállomás, vagy vasúti megálló kiépítésére van lehetőség. Jelenleg 4 igényt tartanak nyilván erre a szakaszra Kőérberki-lakótelep, a Sport utca és a Tópark térsége, valamint Herceghalom jelezte állomásépítési szándékát.

Herceghalom (az ún. Talentis-beruházáshoz kapcsolódóan) két megállóhely építését is tervezi, amelyet váltott használattal (minden első vonat áll meg az egyik, minden második a másik állomáson) egyetlen megállóhelynek lehet tekinteni. Későbbi ütemben a projekt Bicskéig járatsűrítést, onnan egy új 3. vágány kiépítését tervezi, amivel a jövőben oldódik a rendelkezési szakasza jelenlegi szűk kapacitás.

Kőérberki-lakótelep térségében az állomásépítés ügye jelenleg leállt.

- > Törökbálint Önkormányzatának javaslata az, hogy a Tópark területén tervezett intermodális központtól való visszalépést, valamint a meglévő Törökbálint vasútállomás megszüntetését ajánlja fel egy új intermodális központ kiépítéséért cserébe. Az új intermodális központ helyszínéül Szilvás területe műszaki paramétereit tekintve feltételezhetően egy személyforgalmat bonyolító vasúti megálló kiépítésére alkalmas, így Budaörs jelenlegi, teherforgalmat is bonyolító vasútállomásának megtartása indokolt. Személyforgalomra mindkét állomás /megálló/ alkalmassá tehető, de csak váltott használatú működtetéssel, azaz adott vonat csak az egyik megállóban állna meg.

A/2. VASÚTHÁLÓZATI FEJLESZTÉSEK

- > Budaörsöt érintően két eltérő fejlesztési szakaszt kell megkülönböztetni, a 3+2, illetve a 4 vágányos szakaszt.
Budaörs jelenlegi vasútállomását a teherforgalom számára mindenképp szükséges megtartani, attól nyugatra 2 új nagysebességű vágány, valamint 1 új normál vágány kiépítésével kell számolni. Utóbbi az elővárosi vasút részeként üzemelne.
A tervezett vágányfejlesztés a jelenlegi vasúti területeken túli területek igénybevételével jár együtt. Az új vágányok a jelenleg meglévő 2 vágánytól délre kerülnének elhelyezésre. A meglévő vágányok mellett az új normál vágány, ettől délre a nagysebességű vágányok kapnának helyett.
Budaörs jelenlegi vasútállomásától kelet, Budapest felé 2 új normál vágány helyigényével kell számolni, mivel innen kezdve nagysebességű szerelvények közös pályán haladnak.
- > A V0 hálózat – a hírekben megjelent tudósításokban foglaltakkal ellentétben – Budaörs város közigazgatási területét nem érinti.

A/3. IPARVÁGÁNYOK

- > A Budaörs nyugati iparterületet kiszolgáló iparvágány Törökbálint közigazgatási területén válik ki a fővonalból, és az autópályákat önálló műtárgyban keresztezi. Az M1 autópálya elválási ponttól nyugatra haladó szakaszának bővítési terveit a NIF Zrt megbízásából az UNITEF 83 Zrt készíti. Megbízó és tervező tájékoztatása alapján a készülő tanulmányban az autópálya alatti vasúti műtárgy (alagút) megszüntetésére, tömedékelésére tesznek javaslatot annak műszaki állapotára és használaton kívüliségére tekintettel. Ehhez a minisztériumtól tulajdonosi, a MÁV Zrt. érintett osztályaitól kezelői hozzájáruló állásfoglalással rendelkeznek.
A Budaörs közigazgatási területén a használaton kívüli „PRECO” iparvágányok megszüntetését a MÁV Zrt. már kezdeményezte, melynek első lépcsője, hogy kérte a MATÁV Zrt.-t (Magyar Telecom) a PREKO vágány elbontásához járjon hozzá. Jelenleg a MATÁV Zrt. (Magyar Telecom) és a MÁV Zrt. között a PREKO/ISG vasúti pálya használatára érvényes szerződés nincs. Az elbontást indokolja a vasúti pálya leomlott állapota, az M1 autópálya bővítése miatti érintettség, a MÁV Zrt. számára felmerülő üzemeltetési, fenntartási többletköltség (az NKH által is kifogásolt kiágazás). Az iparvágány tulajdonosainak, üzemeltetőinek lemondó nyilatkozata után kezdhető meg bontási terv készíttetésével az iparvágány megszüntetési hatósági eljárása.
Amennyiben Budaörs Önkormányzata az iparvágányok megtartását fontosnak ítéli, úgy minisztériumi szintű egyeztetést kell kezdeményeznie a megtartás mellett.
- > Budaörs közigazgatási területén nyilvántartott további iparvágányok jövőjével/fejlesztésével kapcsolatban Prudner Andrással (MÁV Zrt.) kell felvenni a kapcsolatot.

B/ EGYÉB**B/1. METRÓ**

- > Vasútüzemi területen metróhálózat felszíni nyomvonalú vezetésére – helyhiány miatt – nincs lehetőség.

– k. m. f. –

Az emlékeztetőt -amelyben foglaltakat a jelenlévők előzetesen jóváhagytak- összeállította:

VIAMED-2008 Kft.



Kliment Mihály
közlekedésépítési vezető tervező